

loco revue

5/79

La page du N
Un projet par mois

Les tramways Düwag de Roco · Une 141.TC Ouest en H0 (suite)



(... en souvenir du "cheval noir" !) :

A black and white photograph of a steam locomotive pulling a freight train through a wooded area. The locomotive is emitting a large plume of white steam, and the train consists of several open-top freight cars. The scene is set in a rural, wooded landscape.

1.8. pogg

(suite, voir LR 404)

Le châssis.

Il est difficile de coller des pièces rapportées sur le plastique Jouef. Nous avons donc doublé le châssis avec du laiton de 1 mm d'épaisseur. La découpe du pourtour rectiligne a été effectuée avec une lame de scie X-Acto no 035 (fine lame rasoir) montée dans un manche X-Acto standard. Cet outillage permet des découpes bien droites qui évitent l'ébarbage. De plus, il est conçu pour être utilisé avec une boîte à onglet qui est d'un usage bien agréable pour les petites pièces à l'équerre. Selon un trait tracé sur le mé-

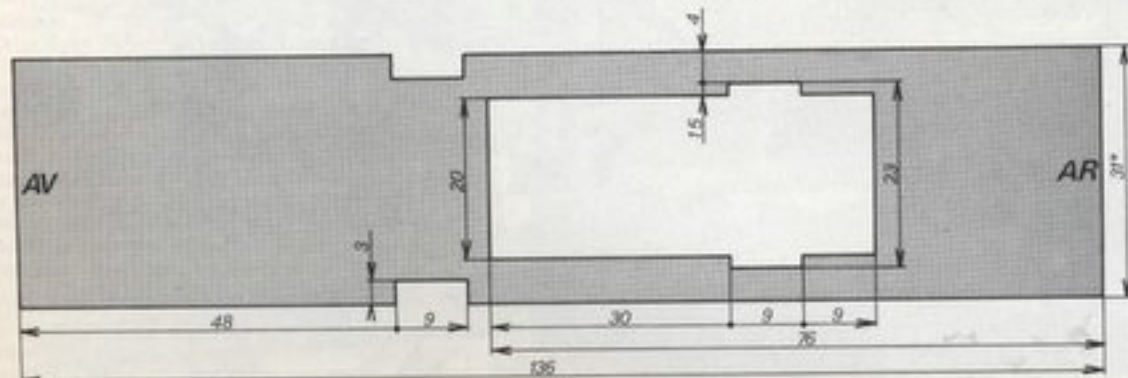
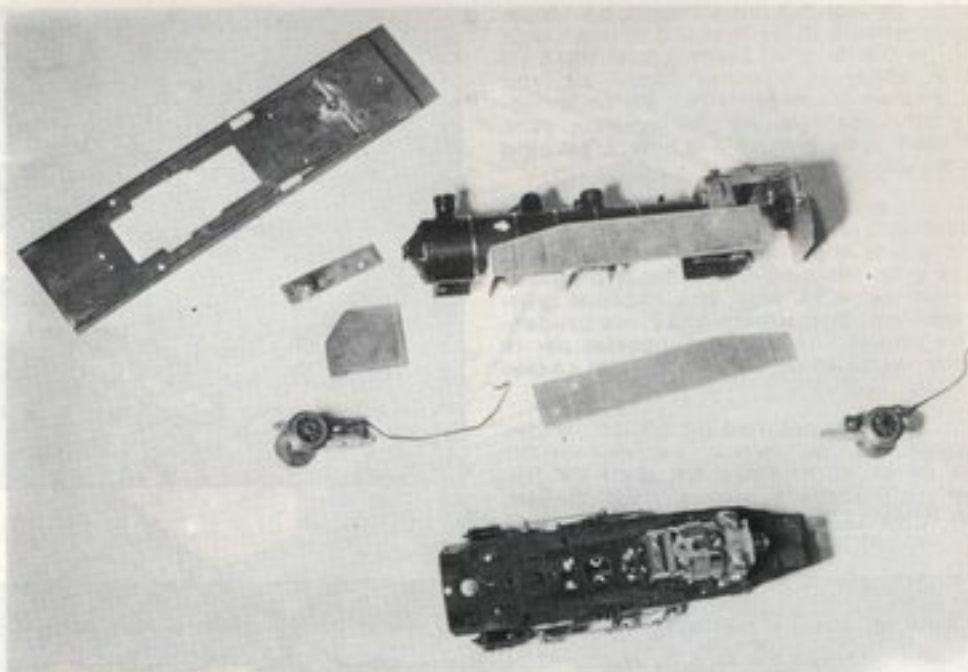


Fig. 1

* voir fig. 2

tal, nous avons scié la pièce du châssis en nous guidant d'un morceau de métal tenu par un serre-joint.

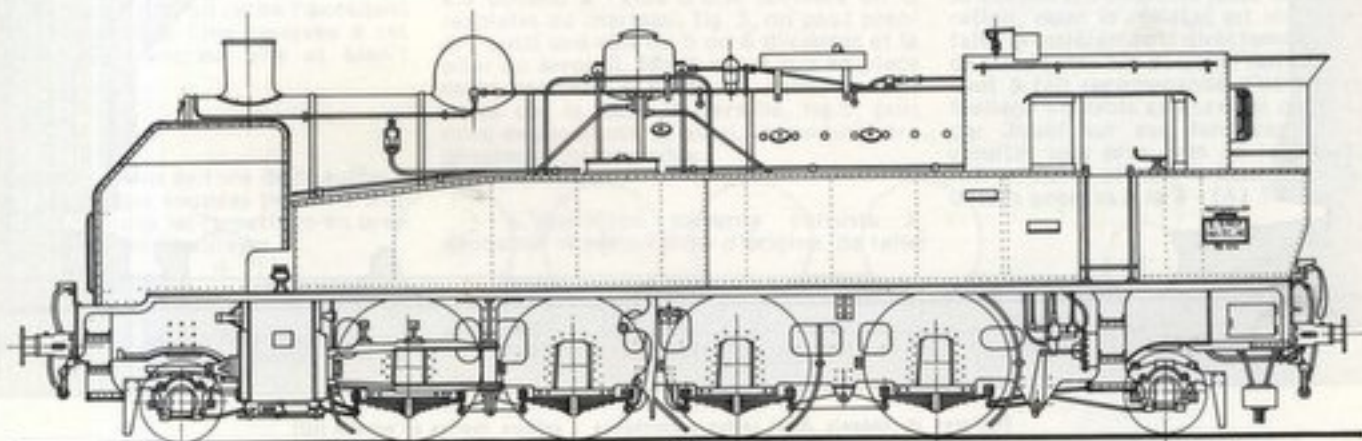
Nous aimerions dès maintenant insister sur un point que les impatientes ont tendance à négliger et qui est pourtant le sine qua non d'un assemblage sans problème : c'est le traçage. L'amateur-constructeur doit posséder au minimum un régllet de bonne qualité, une petite équerre d'ajusteur, une pointe à tracer (qui ne servira qu'à tracer et pas à faire des avant-trous !), Un pied à coulisse (il s'en fait aujourd'hui en fibre de plastique pas trop chers). Un compas à deux pointes sèches avec réglage par vis entre les branches servira à reporter sur le métal des mesures prises sur le régllet ou le pied à coulisse. Bien sûr, c'est une dépense non négligeable et d'un rapport non immédiat.



1 De haut en bas : châssis laiton, chaudière Jouef et cabine laiton, traverse AV, écran pare fumée, côté de caisses à eau, bissels AV et AR, châssis Jouef modifié.

1

j.h. lavie



2 Locomotive 3 141 TC 1 à 20 à l'échelle HO (1/87)

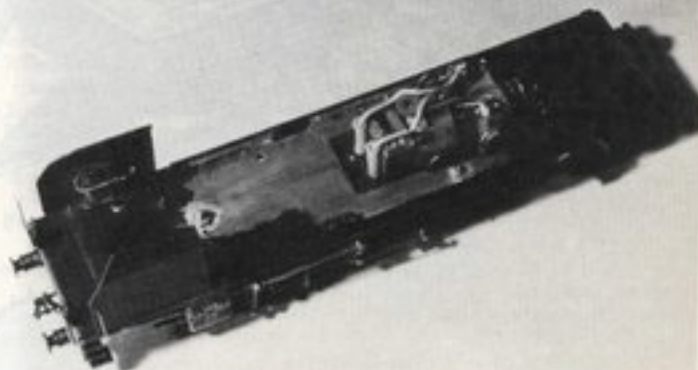
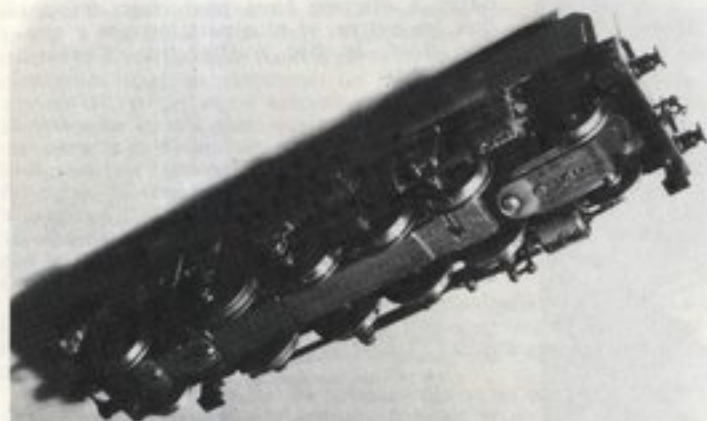
SCHEMATA CORPUS NATIONAL DE LA REPERATION
REALISER EN MODELISTES DES CHAMPS DE L'ART

3 Fixation du bissel avant

lamming

4 Le châssis laiton positionné sur le châssis d'origine Jouef.

lamming



Revenons à notre châssis. La découpe intérieure est faite avec une scie Bokfil ou similaire, c'est-à-dire cette sorte de «U» entre les branches duquel on tend une lame. Nous avons pu, ici, nous contenter d'une découpe plus grossière, et la finition a été réalisée à la lime. C'est long mais sans problème.

Les chants de cette tôle ont été doublés par de la cornière en T (dimensions sans importance, environ 3x3 mm), qui a un triple rôle : cacher le plastique Jouef qui a pu ainsi être découpé grossièrement, directement à la pince coupante ; assurer la rigidité ; supporter par la suite les côtés de la cabine et des caisses à eau.

Nous avons fixé les pièces par des serre-joints, ou mieux, par des brides de construction «maison», dont l'utilité est suffisamment grande pour mériter un schéma (fig. 4)

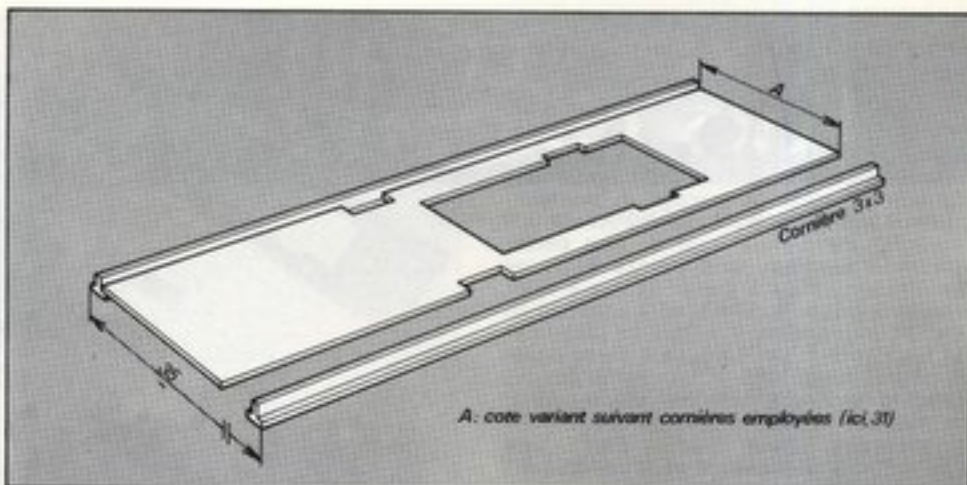
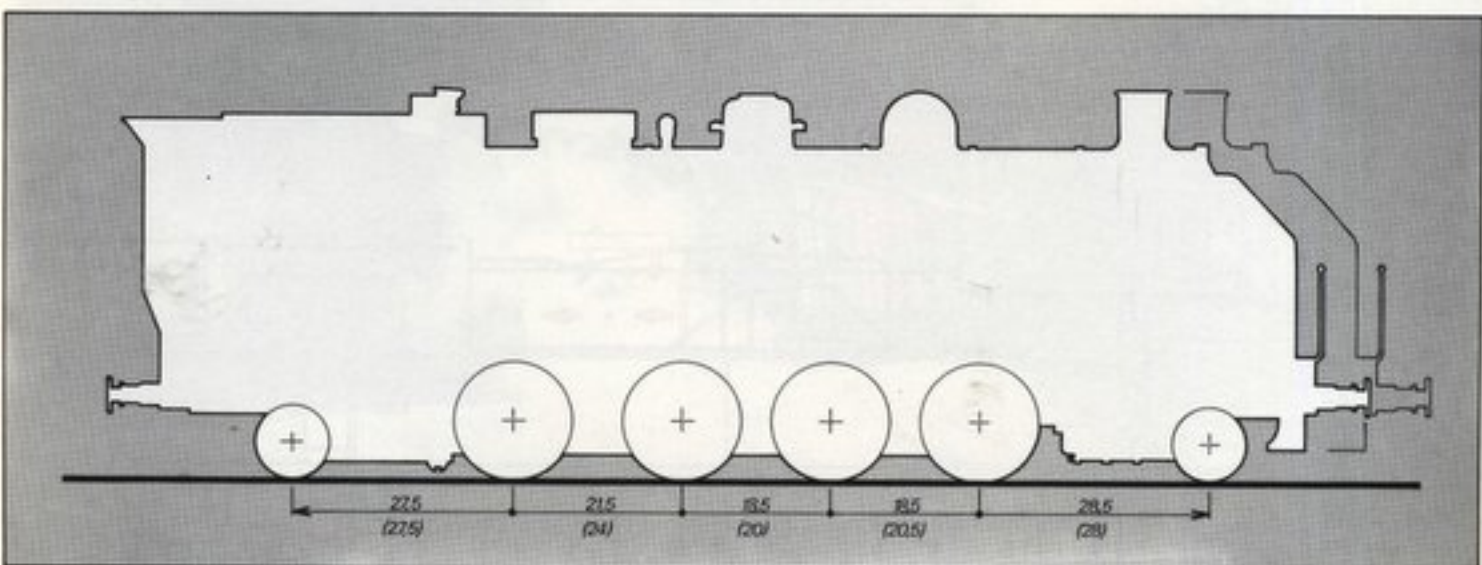


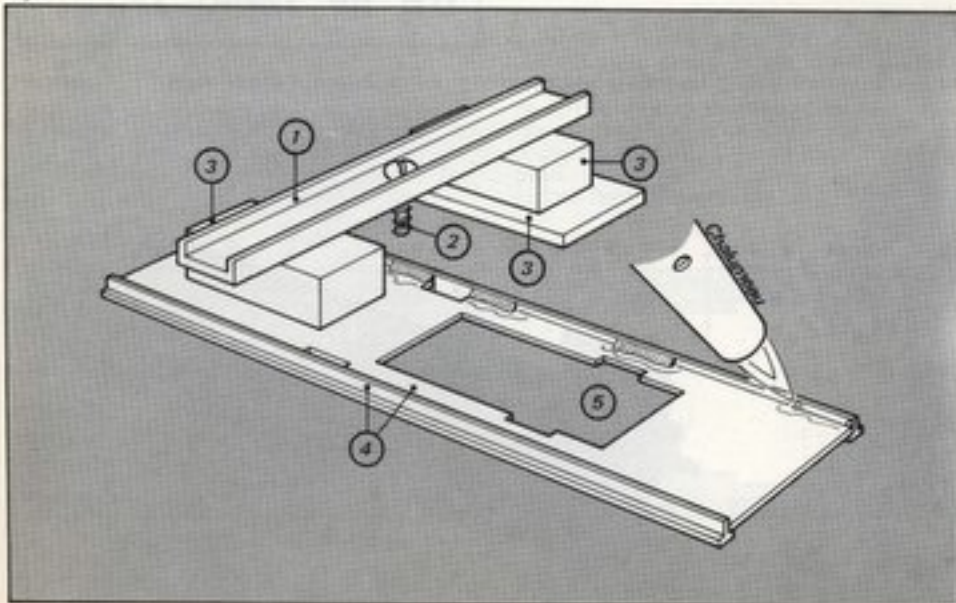
Fig. 2



Entr'axes du châssis Jouef (entre parenthèses : valeurs réelles à l'échelle HO).

Fig. 3

Fig. 4



Maintenant, nous abordons les premières soudures. Elles n'avaient pas d'importance esthétique et nous avons pu être généreux en étain. Nous avons pu avoir utilisé nombre de fers à souder, maintes pâtes à étamer, tous plus chers les uns que les autres, et plusieurs lampes à souder dont le bec «ultra fin» s'avérait énorme !..

- 1 : morceau de métal (Meccano, profilé, etc...)
- 2 : vis «parker» ou «à aggloméré», c'est-à-dire auto-taraudeuse
- 3 : cales (par exemple, des «interlignes» en plomb que vous demanderez à l'imprimeur qui vous fait vos cartes de visite)
- 4 : assemblage à souder
- 5 : planche universelle qu'on n'aura pas peur de brûler, de percer... qui protège la table de travail et qui permet de mettre de côté pendant qu'il sèche en pression un montage collé ou peint. Une chute d'aggloméré plaqué de stratifié genre formica fait parfaitement l'affaire

Aussi, nous utilisons maintenant :

- de la graisse à souder ;
- de la soudure non décapante ; la soudure auto-décapante ne coule pas aussi vite dans le joint et semble vouloir se résorber en boule, obligeant à un chauffage long, et, par-là même, dangereux pour les soudures voisines ;
- un mini chalumeau de marque «Flaminaire» pour J.D. Rondinet et «Mini Flamme Terraillon», pour J.H. Lavie. Ces deux appareils ne coûtent pas cher à l'achat, sont puissants, très économiques (une recharge de gaz suffit pour une loco), maniables comme un stylo et à dard très fin. Mise en œuvre instantanée.

Pour souder, nous procédons de la manière suivante : on étale un peu de graisse sur le joint à souder, on la chauffe, elle s'étale. On pose un morceau de soudure de taille proportionnée au joint prévu (un centimètre dans le cas présent). On amène en contact avec cette soudure le bout de la flamme du chalumeau : c'est en effet à cet endroit que le dard est le plus chaud. En quelques secondes, l'étain coule comme de l'eau. On éloigne alors le chalumeau et laisse refroidir. La graisse est essuyée avec un chiffon humecté de trichlor. Si nécessaire, on retire l'excédent de soudure avec une lime réservée à cet usage, car elle s'encrasse vite et bien !

Dès lors, nous évitons de chauffer à nouveau les parties soudées pendant trop longtemps, ou nous les remettons en pression pour éviter les décollages.

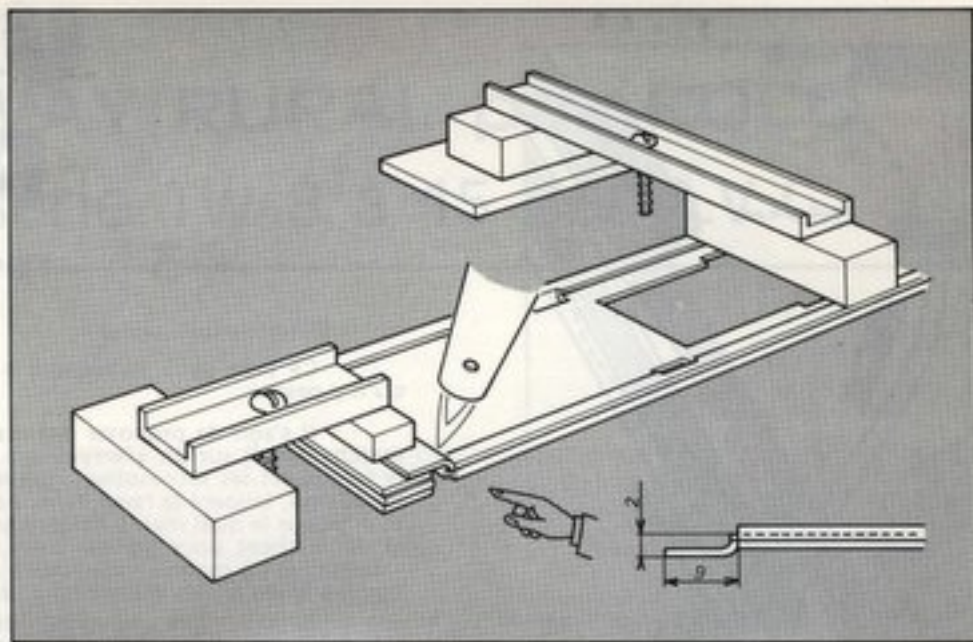


Fig. 5. confection et soudure de l'avant du châssis.

À l'avant, le décrochage du tablier a été obtenu à l'aide d'une cornière en U réaplatis au marteau, fig. 5, on peut prendre aussi une tôle de 5 ou 6 dixièmes et la plier en arrondi. Nous avons mis en place cette cornière à l'aide de cales, le tout bridé sur la table universelle, fig.5, puis nous avons soudé, là aussi, la soudure sera généreuse, car invisible.

L'opération suivante consiste à découper la plate-forme d'origine, de telle

sorte que la nouvelle, en laiton, bordée de sa cornière, s'embolte juste dessus. L'opération, dont le résultat est invisible, a été faite grossièrement, directement à la pince coupante. En passant, notons qu'il est tout à fait recommandé d'utiliser un embellissage «double croix» tel qu'il est livré par Jouef sur ces dernières 140 C. Le résultat sera plus près de la réalité mais, même dans ce cas, il manquera certains détails propres à la 3 - 141 TC.

(à suivre)

DE CI, DE LA...

UNE NOUVELLE SAISON..... AVEC VAPEUR.

Pour les C.F.R. : Dunières - St-Agrève (Ardèche) (Ligne ex-CFD Velay Vivarais).

Une nouvelle saison commence, pour cette ligne de Haute Ardèche longue de 37 km, ce qui en fait la plus longue d'Europe à voie métrique exploitée en trafic touristique.

Après tout un hiver de travaux d'entretien tant sur la voie que sur le matériel roulant (locotracteur 62 ex-Charentes complètement révisé, voiture à 2 essieux ex-RhB, etc), l'exploitation commerciale va reprendre dès le dimanche 20 Mai. Ainsi à partir de ce jour, et jusqu'au 14 octobre circuleront tous les dimanches un train Dunières - Le Chambon sur Lignon (et retour) et un autorail en correspondance au Chambon pour Saint-Agrève (retour identique) ; du 18 juillet au 22 août tous les mercredis, samedis et dimanches, le train aura son départ reporté à Tence pour St-Agrève (avec correspondance de et pour Dunières par autorail Billard). En outre, 16 circulations de ce train sont prévues en «traction vapeur», locomotive 030 Henschel ex-DR, les dimanches 17,24 juin, 8 juillet, 16 septembre, 24 octobre au départ de Dunières pour Le Chambon ainsi que les 15, 18, 22, 25, 29 juillet et 5, 8, 12, 19, 22 août sur Tence - Le Chambon - St-Agrève.

Prochains départs donc de Dunières : le dimanche 20 mai par «La Galoche du Mézenc» en traction Diesel (locotracteur 62 ou 70), ou en traction vapeur, le dimanche 17 juin pour Le Chambon, puis St-Agrève en autorail.

L'accès se fait : par fer en autorails directs au départ de St-Etienne Ctx (Correspondance SNCF assurée à l'aller et au retour à Dunières 9h30 - 18h20), par route, A47 et N500 de St-Etienne et Lyon, N88 et N105 du Puy et Clermont, N503 de Annonay, Valence et Grenoble.

XXVIII^e CONGRES NATIONAL DE LA FEDERATION ITALIENNE DES MODELISTES DES CHEMINS DE FER.

Du 16 au 24 juin 1979, la Fédération Italienne des Modélistes de Chemins de fer F.I.M.F. tiendra son XXVIII^e congrès national qui sera organisé par le groupe des modélistes de chemins de fer «Tirreno» à Carrara en Versilia.

Le programme sera très riche en manifestations, entre autres, les F.S. organiseront en concomitance avec ce congrès, une «semaine des chemins de fer». A cette occasion seront exposés, une locomotive à vapeur GR 835, du matériel roulant parmi les plus récents types mis en circulation et 25 modèles à l'échelle du 1/20.

Pendant la même période seront ouvertes les expositions suivantes :

- a - Rétrospective du chemin de fer qui conduisait autrefois aux carrières de marbre de Carrara et dont on souhaite le rétablissement.
- b - Exposition nationale de modèles et de photo à sujet ferroviaire.
- c - Exposition de modèles commerciaux.
- d - Exposition philatélique concernant le monde ferroviaire.
- e - Exposition commémorative de l'ingénieur Arturo Caprotti, mort il y a 40 ans.
- f - Exposition de plastique ferroviaire.

L'inauguration du congrès et des expositions aura lieu le 16 juin, le matin, ensuite il y aura les travaux de l'Assemblée de la F.I.M.F.

Le jour suivant, dimanche 17, il y aura une excursion, par train spécial à vapeur, à travers deux des plus beaux paysages italiens, la «Lunigiana» et la «Garfagnana».

L'administration des postes a accordé pour l'occasion, une oblitération spéciale et cela sera sans doute très apprécié des philatélistes !

Un projet par mois

3 - réseau portuaire en N

Ce plan peut surprendre à première vue car on ne voit pas très bien ce qu'il y passe.

Il s'agit de proposer des manœuvres de chargement de rames (voyageurs, marchandises) sur un «ferry-boat». Ces rames sont chargées par refoulement sur le bateau, et les locomotives, libérées par un rail de décrochage placé à l'entrée du bateau, laissent la rame dans la cale. Mais les voies du bateau se prolongent en courbe, sur le quai mais à l'intérieur d'une série de hangars dissimulant la courbe, et débouchent pour donner dans une gare de passage située près du port. Une locomotive de manœuvres viendra de la gare et tirera les rames hors de la courbe comme si les rames étaient dans un entrepôt figuré par l'ensemble des hangars.

La gare offre une possibilité de retournement des rames ou de remise en tête ou en queue des locomotives grâce aux bretelles.

Ce réseau refuse, dans son tracé, toute circulation continue et circulaire de trains. Les boucles sont cachées et la partie visible des voies renvoie à la logique de celles que l'on peut voir dans un port avec les faisceaux desservant les hangars et les quais, l'entrepôt de pétrole ou les terrains nus servant à stocker (ou ne servant à rien : vive le terrain vague sur le réseau !)

Les voies apparentes ont toujours l'air de mener ailleurs, qu'il s'agisse des sorties de la gare, ou de la double voie quittant le faisceau de chargement des rames sur le ferry et qui semble mener vers une gare maritime spécialisée qui est en dehors du réseau. La gare de passage n'est pas directement concernée par le trafic portuaire, mais un raccordement est fait (ce raccordement permet, bien sûr, dans la logique du réseau miniature, l'essentiel des manœuvres).

On notera que tout est disposé en biais par rapport à la table du réseau - chose essentielle pour en augmenter les dimensions «psychologiques». En outre tous les hangars et les quais ont un même angle donné, et la gare de passage traverse le décor selon un autre angle, comme si ses voies allaient bien, en effet, d'un point extérieur au réseau à un autre point extérieur.

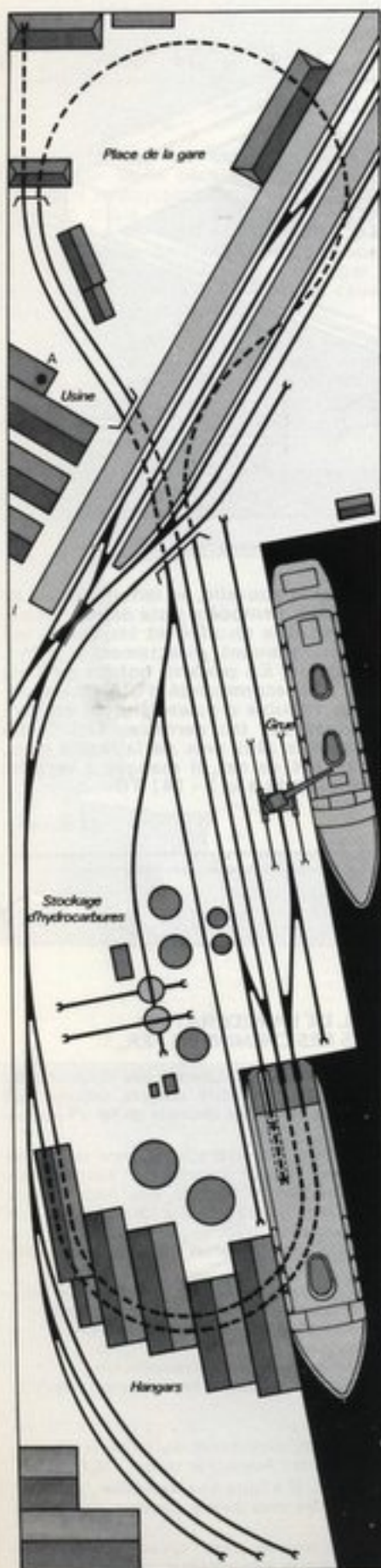
En «Z», ce réseau serait assez merveilleux, surtout par l'utilisation de maquettes de bateaux au 1/200 à peu près compatibles. Il faut bien coller le bateau contre le hangar adjacent pour ne pas que l'on voie le passage des voies de la courbe.

Le réseau, en «N», mesurerait 250 x 60 cm et en «Z», 180 x 45 cm.

La photographie suggère ce que l'on verrait depuis le point A. Le réseau peut être plaqué contre un mur soit sur l'un ou l'autre des côtés longs, mais peut très bien être accessible sur tous ses côtés.

Le monde merveilleux, vivant et très coloré des ports convient parfaitement au modélisme ferroviaire.

C. Lamming.



UN TRAMWAY RURAL par ROCO

la motrice série Tw 8 à 15 des A.V.G.

jehan-hubert lavie

Les tramways Düwag sont également utilisés, en Allemagne, sur des chemins de fer privés à caractère interurbain, voire nettement rural !

En 1979, quatre réseaux en possédaient à leur effectif :

- Les SSB, chemin de fer suburbain de la ville de Bonn, qui dispose de 11 motrices à caisse triple, similaires au modèle Roco, 3 d'un type différent et 8 motrices « Stradtbahnwagen typ B ».
- Le RHB (Rhein-Haardt-Bahn), chemin de fer interurbain Mannheim-Bad Dürkheim, qui dispose de 10 motrices à caisse double identiques au modèle Roco et de 4 motrices similaires à caisse quintuple sur six bogies !
- L'OEG, chemin de fer suburbain de Mannheim, qui dispose de 29 motrices à caisse triple.
- L'AVG, réseau choisi par Roco et que nous allons donc étudier en détail.

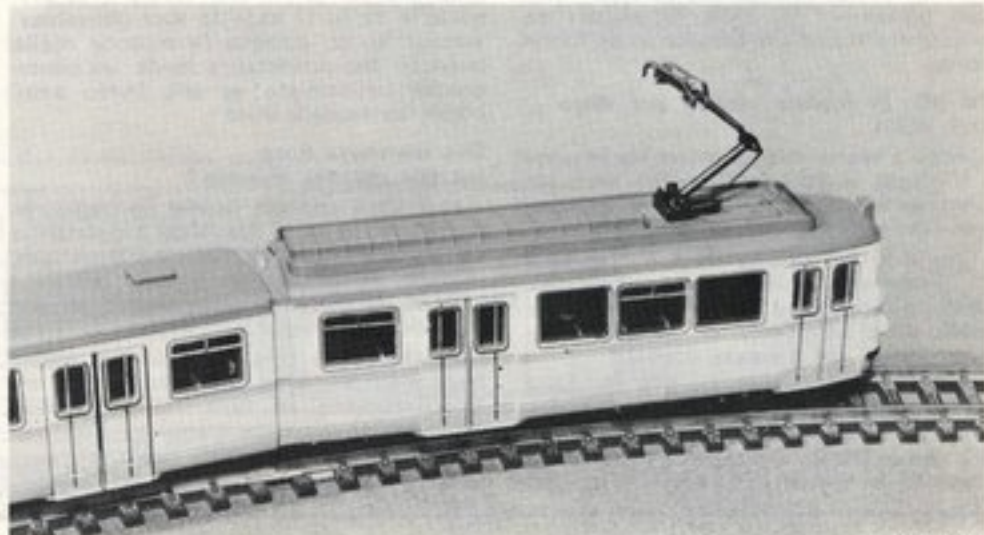
L'Albtal - Verkehrs - Gesellschaft mbH (AVG) est un chemin de fer secondaire privé qui dessert la vallée verdoyante de l'Alb, dans la province de Bade-Wurtemberg. Le réseau, long de 41,8 km, comporte actuellement une ligne et trois antennes en exploitation :

- Karlsruhe - Bad Herrenalb ;
- Esslingen West - Esslingen Stadt ;
- Busenbach - Ittersbach ;
- Langensteinbach - Ittersbach (reconstruite en 1975).

Autrefois à voie métrique, il a été mis à l'écartement de 1 435 mm entre 1958 et 1960. Toutes les lignes sont électrifiées par caténaires en courant continu 750 V. La plateforme, en site propre et à voie unique munie de ballast, traverse de grandes forêts où sont implantées de charmantes petites gares.

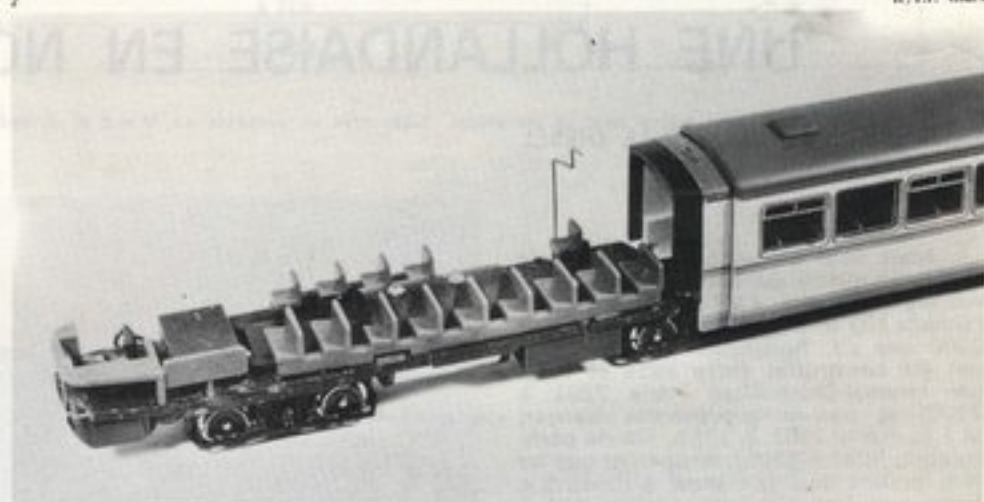
Le parc du réseau ne manque pas non plus de pittoresque, puisqu'il comprend actuellement, outre deux motrices pour trains de travaux (Tw 51 et 71), 20 autobus, 64 camions, 5 « Kombi » et 1 mini-bus VW :

- 1 locomotive diesel n° V61 à trois essieux, de 440 ch ;
- 1 locomotive diesel n° 62 à deux bogies, de 540 ch, et qui est, en fait, l'ex-252 901 de la DB, locomotive à voie métrique construite pour la ligne Mosbach-Mudlau, vendue à l'AVG en 1973 et transformée à voie normale en 1975 ! (la version DB est reproduite par Bemo en HOm) ;



le T.T. marx

le T.T. marx



1 Le tramway de l'AVG (voir couverture de notre précédent numéro), tout comme celui de Karlsruhe est livré par Roco sans inscription.

2 Malgré la présence, très discrète, du moteur, Roco a joliment reproduit l'aménagement intérieur et l'équipement de la cabine de conduite.

- 25 motrices de tramways :

Tw 8 à Tw 15, caisse double à l'origine, construction Rastatt/BBC (1959), rachetées d'occasion aux Tramways urbains de Karlsruhe. Aspect similaire au modèle Roco ; transformées en type « caisse triple » de 1961 à 1967 ; puissance installée 240 ou 350 kW ;

Tw 22 à Tw 25, caisse triple, construites en 1975 par Waggon-Union ;

Tw 1 à Tw 7, caisse triple à l'origine, elles ont été livrées en 1958 par Düwag (numéro constructeur : 30784 à 30790), donc bien avant les motrices urbaines de Cologne. Puissance installée : 240 kW ;

Tw 16 à Tw 21, caisse triple à l'origine, elles ont été livrées de 1966 à 1969 par Düwag (numéro constructeur : 32558 à 32560, 33782, 34184 et 34185). Caractéristiques identiques à la série précédente.

Ce matériel nous a paru pittoresque, car les techniciens du réseau semblent affectionner les livrées variées aux couleurs très vives. Ainsi, la Tw 14 est vert laitue, la Tw 12 jaune citron, la Tw 5 blanche, etc. ! De même, toutes les motrices Düwag et Rastatt ont subi de curieux bricolages sur leur dispositif d'éclairage. Les fanalons ronds d'origine ont été remplacés, sur certaines, par des fanalons rectangulaires : quelques-uns ont reçu des projecteurs supplémentaires à iode de forme rectangulaire du type « longue portée » (1), mais la plupart se sont contentées d'anti-brouillards de forme ronde.

En HO, le modèle réalisé par Roco
(réf. 8502)

Roco a repris intégralement sa motrice « Cologne » pour réaliser ce type de tramway et cette option entraîne de nombreuses entorses envers la réalité.

Les motrices Düwag Tw 1 à 7 et 16 à 21 présentent quelques différences d'aspect, de dimensions et de disposition des baies avec le modèle et, surtout, elles n'ont jamais été à caisse double.

Les motrices Rastatt Tw 8 à 15, qui à l'origine étaient à caisse double, se rapprochent beaucoup plus du modèle Roco. Les inexactitudes concernent essentiellement la toiture et les dimensions, car

les motrices Rastatt de l'AVG sont plus courtes et plus étroites (gabarit de 2,40 m) que les motrices Düwag de Cologne (gabarit de 2,50 m), et les faces de chaque demi-caisse comportent cinq baies au lieu de six.

La version AVG du modèle Roco est dotée d'un pantographe unijambiste et d'une livrée jaune pâle, filets et zone des baies vert laitue. Toutes les inscriptions sont fournies sous forme de décalcomanies à poser par l'amateur. Pour le « capot » de ligne, sachez que la relation principale Karlsruhe-Bad Herrenalb porte l'indice A. Les numéros d'immatriculation doivent être placés à l'extrémité avant, sous la « moustache ». De tous ceux proposés sur la planche (entre 4 et 21), seuls le 10, le 12 et le 15 sont utilisables, surtout le 12, puisque la motrice réelle possède des projecteurs ronds, un pantographe unijambiste et une livrée semblable au modèle Roco.

Des tramways Roco
sur nos réseaux français ?

La France est très pauvre en tramways modernes, et cette désolante constatation ne va pas faciliter l'incorporation des modèles Roco sur nos réseaux HO !

Trois lignes sont actuellement en exploitation en France :

— L'ELRT à Lille, ligne à voie métrique, motrices type 500 construites en 1950, rénovées en 1970, et qui ne ressemblent en rien aux tramways Roco ;

— Ligne 68 de Marseille (RATVM), voie normale, 21 motrices série 2001 à 2021,

type PCC, construites en 1969. Bidirectionnelles, caisse simple, pantographe unijambiste, aucune ressemblance avec les modèles Roco ;

— Ligne 4 de Saint-Etienne (CFVE), voie métrique, gabarit de 2,00 m, 30 motrices série 501 à 530 construites en 1958/59 par les Ateliers de Strasbourg sous licence BN (type 7000 Bruxelles). Non réversibles, caisse simple, prise de courant par perche. Cinq motrices série 551 à 555, à caisse double articulée, construites en 1968, dérivées de la série précédente. L'aspect et l'écartement des voies de ces tramways ne correspondent pas au modèle Roco.

Nous terminerons cette étude avec un regret, car sachez, amis lecteurs, qu'en 1975, lorsque les plus vives inquiétudes régnaient sur nos approvisionnements pétroliers, trois entreprises françaises, la SODETEG CIMT-Lorraine et Traction-CEM Oerlikon, s'étaient associées pour signer un accord avec la firme Düwag. Un projet complet, désigné « Système Léger sur Rail » (SLR), et utilisant des véhicules très proches des motrices à caisse double ou triple Düwag, avait été présenté au concours « Tramways » organisé par M. Marcel Cavallé, alors secrétaire d'Etat aux Transports. Ce projet n'a malheureusement connu aucune suite concrète, et il ne reste à l'amateur qu'à acquiescer un des modèles Roco, pour rêver... ou, pourquoi pas, réaliser un petit réseau de tramway de style allemand ! Ce ne sont ni les accessoires, ni les constructions urbaines de style adéquat qui manquent !

matériel moteur

UNE HOLLANDAISE EN NORMANDIE

jehan-hubert lavie

OU COMMENT UTILISER LE DIESEL
N.S. ROCO...

Nous vous avons présenté, dans le Model Shopping du No 393 de LR, un modèle Roco (réf. 4155) reproduisant à l'échelle HO une locomotive séries 2200/2300 des c.f. hollandais. Ces machines ont été construites entre 1955 et 1958 par Heemaf-Stork-Allan (série 2201 à 2300) et par le groupement français M.T.E. (série 2301 à 2350, No de construction 5257 à 5306). Rappelons que les N.S. avaient déjà fait appel à l'industrie ferroviaire française, en commandant à Alsthom 129 locomotives diesel série 2400 et le prototype 2530.

De nombreux lecteurs de LR, tentés par les qualités du modèle Roco, seront ravis d'apprendre que des locomotives similaires aux 2300 des N.S. circulent en France, sous les cieux d'une Normandie industrielle méconnue !

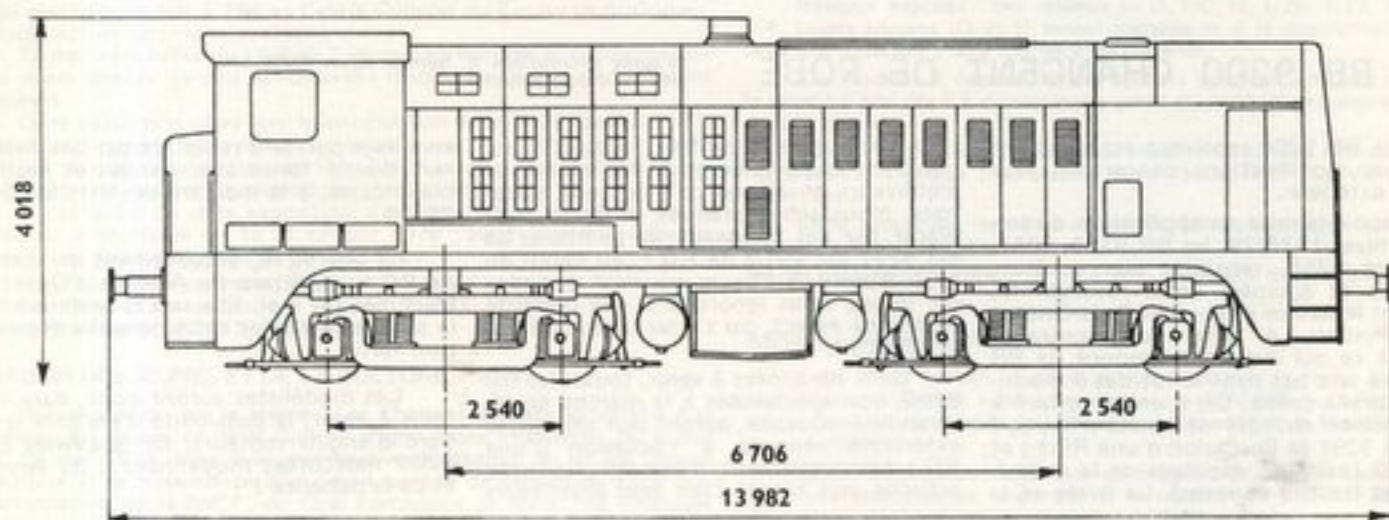
Une 2300 des N.S. à Amsterdam Watergraafsmeer. Non, tout simplement le diesel 906 de la S.M.N. qui, dans une Normandie industrielle méconnue, tracte l'omnibus de ramassage ouvrier.



Dans le test de la 150 X Jouef (LR 397, page 510), nous vous avons déjà parlé du Chemin de fer industriel de la Société Métallurgique de Normandie (S.M.N.). Cette société exploite le minerai de fer de sa mine de Soumont (Calvados), traité dans les hauts fourneaux de Mondeville (près de Caen). La ligne, à voie normale, équipée d'un block lumineux et d'un poste de commandement central, comporte quatre gares. Un passage supérieur coupe les voies SNCF Paris-Caen, entre Lorguichon et Colombelles. La gare d'échange avec la SNCF est Caen. A noter que l'ensemble de ce réseau privé est clôturé, au grand désespoir des amateurs photographes (surtout à l'époque de la vapeur !).

Par rapport à la machine hollandaise reproduite par Roco, la version «S.M.N.» présente quelques différences qui sont bien visibles sur nos illustrations. La plus marquante est, bien entendu, le raccourcissement de la cabine et le montage d'un petit capot à cette extrémité. La cabine du modèle Roco devra être découpée, en suivant le plan, devant les portes d'accès latérales. Selon une pratique bien française, l'accès à la cabine se fait par des portes situées en bout, le long des capots. Les autres modifications sont beaucoup plus faciles à réaliser : traverses de tamponnement, tampons larges au lieu de ronds, rambardes, silencieux d'échappement à supprimer, quelques persiennes à ajouter, fanal supérieur à obturer.

Les locomotives diesel M.T.E. de la S.M.N. sont numérotées série 901 à 906. Leur livrée est rouge à bandes jaunes. Equipées d'un moteur diesel S.F.A.C. «Supérieur» type 040 CLX 8 développant 665 kW, elles assurent, sans défaillance, la traction de trains complets de coke et de minerai tantant jusqu'à 600 t, à la vitesse de 14 km/h en rampe de 15 mm/m. Sur le cliché ci-contre, la machine 906 est en tête du train de ramassage-ouvrier composé de voitures d'omnibus à 2 essieux type modernisé Ouest, rachetées d'occasion à la SNCF et redécoupees en rouge bandes jaunes. Actuellement, ce matériel est remplacé par d'anciennes voitures d'express type métallisé Ouest, cédées par la SNCF.



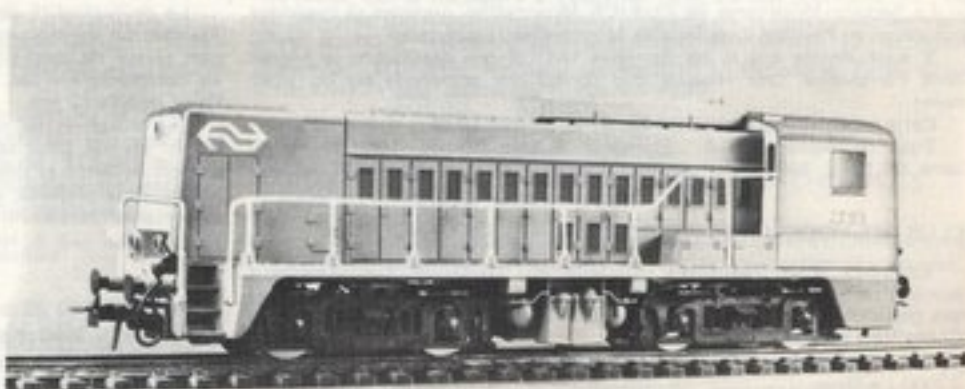
Locomotive diesel série 901 à 906 de la S.M.N. La présence du petit capot arrière est ici bien visible (document MTE)

Le parc d'engins moteurs, qui autrefois comprenait plusieurs dizaines de machines à vapeur et un autorail, possède aujourd'hui 6 locomotives diesel et des locotracteurs à transmission mécanique ou hydraulique (Batihr, S.A.C.M., etc.).

Les locomotives diesel ont été commandées à Schneider-M.T.E., la firme Schneider ayant déjà été sollicitée par la S.M.N. en 1920, pour la fourniture de 4 locomotives 030 T et de 3 locomotives 040 T similaires aux 3 040 TA SNCF (modèle Jouef).

Ces 6 locomotives diesel (N° de construction 5408 à 5413), réalisées à la suite des 50 unités hollandaises, ont été construites en 1958 intégralement par le groupement M.T.E. Le moteur thermique, l'assemblage de la partie mécanique et le montage de chaque machine ont été faits dans les Ateliers du Creusot de la SFAC (usines Schneider). La transmission électrique a été réalisée par S.W. ou par Jeumont.

Le modèle Roco (réf. 4155) est doté de l'excellente mécanique habituelle de la marque



LA PAGE DU N

(Suite du N° 401 et du N° 404
voir également pages bloc-notes du N° 404)

B¹⁰ DEV types U 58 et U 59 au 1/160

michel grannec

Les voitures B¹⁰ DEV types U 58 et U 59 sont traitées dans la fiche documentaire Loco-Revue n° 285/12-1969, le plan est également au 1/160.

La longueur hors tampons est de 25,094 m, soit en N : 156,8 mm. Lima commercialise, sous la référence 309, une voiture inox à neuf compartiments, malheureusement très raccourcie (photo n° 11). Dans le cas présent, nous allons nous en servir pour, à la suite d'une opération chirurgicale assez traumatisante (!) il est vrai, obtenir une caisse à dix compartiments dont la longueur sera très proche de ce qui est nécessaire à l'échelle : 151 mm pour 154 à l'échelle exacte.

Dans le premier bulletin de l'AFAN, nous avons déjà développé cette solution pour obtenir la voiture B¹⁰ inox (plan du mois du n° 395 • Loco-Revue • de juin 1978).

Nous allons reprendre cette explication et voir comment rentabiliser un peu l'opération.

Obtention des caisses.

— Prendre deux caisses et les couper chacune entre la cinquième et la sixième fenêtre bien perpendiculairement à l'axe de caisse, en vous servant de la boîte à ongles et de la lame de scie (photo n° 11).

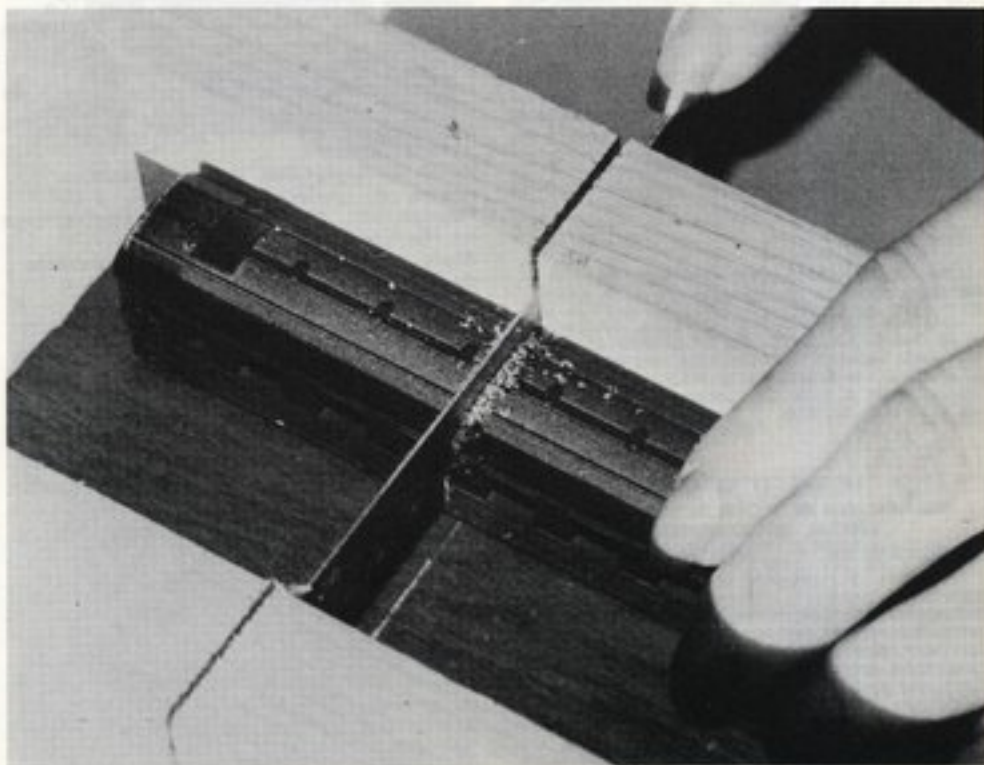
— Coller ensemble les deux parties comportant cinq fenêtres. Vous obtenez une première caisse à dix compartiments, souhaitée après rajout des extrémités à quatre fenêtres.

— Prendre deux nouvelles caisses, les couper encore perpendiculairement à l'axe de caisse entre la sixième et la septième fenêtre, en mesurant exactement la cote nécessaire pour obtenir la longueur souhaitée après rajout des extrémités à quatre fenêtres.

— Coller ensemble une extrémité à quatre fenêtres à une de six et vous obtenez deux nouvelles caisses (photo n° 12). Il vous reste deux extrémités à trois fenêtres.

— Prendre deux nouvelles caisses, les couper encore perpendiculairement à l'axe de caisse entre la septième et la huitième fenêtre en mesurant à nouveau la cote nécessaire pour rajouter aux extrémités à trois fenêtres.

— Coller ensemble une extrémité de trois fenêtres et une de sept, ce qui



11

grannec

vous permet d'obtenir à nouveau deux caisses.

Il vaut mieux s'arrêter là quoique, à la limite, il soit possible d'aller plus loin, mais avec plus de difficultés.

En définitive, à partir de six caisses achetées, vous réalisez cinq voitures, ce qui n'est pas si mal : il vous est possible, bien sûr, pour la première transformation (deux extrémités identiques) de rester au stade du collage s'il est assez finement réalisé et d'en faire la B¹⁰ inox dont nous avons parlé précédemment.

Sinon il faut continuer le travail.

Modifications de chaque caisse

— Il faut augmenter le galbe de la toiture. Plusieurs procédés sont utilisables :

- Coller sur toute la longueur du toit une feuille de plastique. Nous avons utilisé le plastique blanc de l'emballage

de la voiture Lima coupé en trois bandes collées les unes par-dessus les autres sur la toiture préalablement débarrassée de toutes ses protubérances.

Une précision importante : effectuer le collage à la colle cyanoacrylate, la colle pour plastique paraît très intéressante, mais le solvant pénètre la matière du modèle lui-même et, en séchant, le déforme. Cette déformation est irréversible, nous en avons malheureusement fait l'expérience.

- Recharger de colle • Stabilit-Express • directement sur le toit tel qu'il est, si possible travailler par petites portions, car l'échauffement de la réaction chimique de durcissement est important. (Méfiez-vous des revendeurs qui vous vendent une autre colle en vous disant : • C'est la même chose... •, l' • Araldite • par exemple, ne collera pas sur le plastique !) (Photo n° 18.)

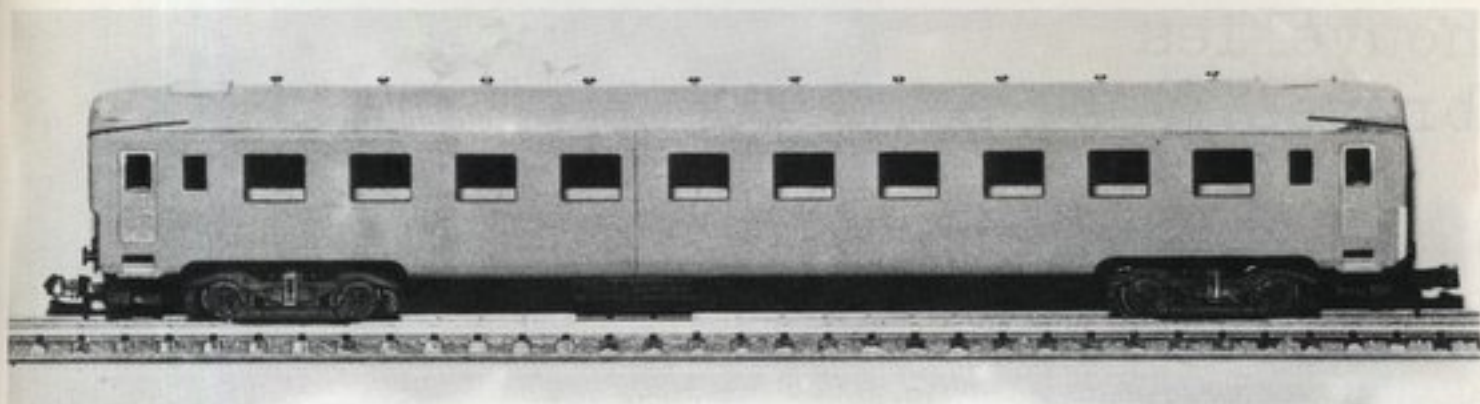


Photo N° 12 : Une des B10 (ex A9 LIMA) avant peinture.

grannec

— Reforme le bout de caisse en collant à chaque décrochement d'extrémité (à droite en regardant le wagon de face) un morceau de plastique ;

— Enlever par grattage et ponçage la reproduction des striures d'emboutissage de l'inox (conservez le creux des portes mais enlevez également les striures) ;

— Reforme la toiture par ponçage et enduire avec le produit en bombe dont nous avons parlé. Reponcer au papier abrasif très fin et à l'eau. Il est souhaitable de s'y reprendre à plusieurs fois pour enduire et poncer afin d'arriver à un résultat satisfaisant de l'état de surface ;

— Coller aux extrémités deux rectangles en plastique fin, ils représentent les plaques d'accès aux réservoirs d'eau des toilettes ;

— Placer, comme nous avons indiqué pour la voiture A⁹, les dix têtes d'épingles dans la toiture au-dessus des compartiments après traçage préalable au crayon (ces épingles sont, bien sûr, à couper à l'intérieur de la caisse) ;

— Coller au-dessus de chaque porte soit un fil fin en cuivre ou même du fil de couturière pour représenter les gouttières ;

— Pour superdétailier, vous pouvez aller jusqu'à percer des trous le long des portes pour y loger, après peinture, de la corde à piano de 2/10 représentant les mains montoirs.

Modification du châssis

Procéder de la même manière que pour les caisses en coupant les châssis et en collant les pièces bout à bout, la tôle de lest servant à rigidifier l'ensemble, car elle est elle-même à coller.

Il peut se poser un problème à cause de la représentation de la poutre centrale : si l'on veut garder la symétrie, il faudra deux châssis par voiture, ce qui est exorbitant, il reste donc à se résoudre à oublier cette poutre et sa symétrie, après tout, cela ne se verra pas sur les rails !... Comme votre rame est prévue pour circuler sur le réseau et non

pour être exposée, c'est finalement supportable. Essayez tout de même de conserver les plaques portant les inscriptions, elles ajoutent un peu de vérité, il suffit de les découper avant sciage du châssis, puis de les recoller en bonne place.

Modification des vitrages

Il est possible de procéder de la même manière pour les vitrages en les découpant et en les collant bout à bout ; attention à bien prévoir la liaison entre deux fenêtres ! Une autre méthode est utilisable : découper des bandes de plastique transparent rigide (boîte quelconque) que l'on colle après peinture ; ceci permettrait éventuellement de réaliser un aménagement intérieur.

Modification des bogies

Ce que nous avons expliqué pour la voiture A⁹ reste entièrement valable pour la B10. Nous vous demandons donc de vous y reporter. Notons cependant que dans ce cas le type de bogie que nous utilisons est conforme, ce qui n'est malheureusement pas le cas, comme nous l'avons vu, pour la A⁹.

Cette voiture est également prête à être décorée.

LA DÉCORATION :

Description de la livrée

À l'échelle du 1/160, la présentation intérieure, bien que visible, reste peu importante en comparaison de l'aspect extérieur. Nous allons donc profiter des récents changements opérés par la SNCF pour construire nos voitures en leur donnant la nouvelle livrée unifiée :

- teintes extérieures en vert relativement clair avec une bande gris très clair dans la zone des baies ;
- chiffres de classes inscrits en blanc sur cartouche gris foncé (comme les voitures « Corail ») ;
- portes d'accès entièrement en gris clair ;
- portes d'intercirculation orange (corail) ;
- bogies en gris moyen ;
- sigle SNCF et inscriptions sur le bas des faces latérales en blanc cassé ;
- bandeau jaune ou vert très clair pour repérer la première ou la deuxième classe à la jonction de la toiture et des faces latérales.

Nous ferons une petite anticipation pour le fourgon en lui donnant le même aspect extérieur.

grannec

